



Chevrolet Captiva 2.0 VCDi 4WD/Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4/  
VWTiguan 2.0TDI 4Motion

## Dreigestirn

Drei kompakte SUVs, die sich konzeptionell recht nahe stehen und auch von der Motorisierung her auf der gleichen Wellenlänge liegen. Und doch entstehen im Vergleich teilweise recht unterschiedliche Eindrücke. Wir versuchten dem automobilen „Rat Pack“ auf die Schliche zu kommen.



Alu-Akzente im Captiva-Cockpit

■ SUV, die unendliche Geschichte, Endlosschleife, sozusagen. Ungebrochen ist sie, die Vorliebe für die mehr oder minder Geländegängigen, die in erster Linie Trend und dann auch noch das Gefühl von Erhabenheit, Sicherheit – eine Art innerer „Wellness“ – vermitteln. Als Sahnehäubchen auch mit Allradantrieb, Traktion Oblige für die Strasse oder Waldwegern, wenn man's will oder braucht.

■ Unsere drei Kontrahenten entsprechen genau dieser Philosophie, sind also auch in die Klasse der „Crossover“, wie das marketingmäßig so schön heißt, einzuordnen. SUV-Attitüden verquickt mit einem Schuss Limousinendynamik und –komfort. Wahlweise kann man sie nur mit Frontantrieb, oder eben mit Allradantrieb bekommen. Konkret, mit automa-

tisch, elektronisch zuschaltendem Antriebsmoment auf beide Achsen.

### Allrad

■ Hier kommt es zu ersten Unterschieden im Leistungsspektrum. Ist der 4Motion-Antrieb von VW auf größtmögliche Variabilität angelegt, können die beiden anderen Antriebe die Motorleistung „nur“ bis zu 50:50 auf die beiden Achsen verteilen. Beim Tiguan ist die über eine Haldex-Kupplung verteilte Energie im Normalfall 90:10 Vorder-/Hinterachse verteilt, im Extremfall kann aber die gesamte Antriebskraft auf die Hinterachse übertragen werden.

■ Was den kompakten Wolfsburger zwar noch nicht zum Offroad-King macht, ihn aber doch über das Nor-

malmaß an Geländegängigkeit bei derartigen Modellen hinaus hebt. Auf gut Deutsch: er ist der wendigste der drei, wenn's ins leichtere Gelände geht. Wohl nicht zuletzt deshalb wurde er heuer von den Lesern einer großen Offroad-Zeitschrift zum SUV des Jahres gewählt. Aber, wie gesagt, für Forststrassen & Co reicht's bei allen.

■ Beim optischen Eindruck markieren wohl Captiva und Kuga die schärfsten Gegensätze. Einerseits der ob seiner Länge von 4,63 Metern im Vergleich zum 20 Zentimeter kürzeren Kuga doch recht imposant wirkende Captiva, auf der anderen Seite der kompakte Ford, der mit seiner dynamischen Linienführung schon fast ein wenig Coupé-Feeling vermittelt. Dazwischen ist sowohl stilistisch, als auch mit seinen knapp 4,46 Längen-

metern, der Tiguan anzusiedeln, flott im Styling, mit leichtem Hang zur Klassik.

### Optik

■ Zum Außendesign: am frischesten und „offroadigsten“ kommt da der Neuling Kuga daher. Das beginnt beim markigen, alu-umrandeten Lufteinlass an der Front, mit angedeutetem hoch gezogenen Unterfahrschutz, zieht sich an den Seiten mit wuchtigen Radläufen und kongenial gegenläufiger Fenster- und Dachlinie weiter und endet am schwungvoll-stämmigen Heck, wo im gleichfalls hoch gezogenen Unterfahrschutz beidseitig nekisch ein Endrohr hervor lugt. Dieser optischen Dramatik setzen die beiden anderen so etwas wie Gediegenheit



Der Arbeitsplatz im Kuga macht den sportivsten Eindruck. Die Schaltknüppelposition ist praktisch im Handling.

und eine Prise mehr Noblesse entgegen, wobei der Captiva am höchsten baut und damit auch hier seine Größendominanz untermauert.

■ Gesetzte Gelassenheit demonstriert der Chevrolet als „Erwachsenster“ der Riege, steht er außerdem auch noch in direkter Konkurrenz mit dem ziemlich baugleichen GM-Antara. Kantig konturierte Scheinwerfer, die breite Chromspange an der Front, seitlich durchaus schwungvolle Linien, geneigte A-Säule, kontrastfarbig beplante Kotschützer geben ihm den Geländetouch. Im direkten Vergleich wirkt da der niedriger bauende Tiguan etwas eckiger, sein großer Bruder Touareg lässt eindeutig grüssen. Beide halten serienmäßig auf 16-Zöllern den Kontakt zur Fahrbahn, der Frisch-

ling Kuga folgt da mehr dem Trend und kommt auf 17ern daher. Gegen Aufpreis ist bei allen natürlich auch Größeres möglich.

■ Apropos Räder: ein interessanter Vergleich drängt sich auch bei den Radstand-Maßen auf. Nicht verwunderlich, dass der Captiva, als Größter auch den längsten Radstand mit Zwei Meter Siebzig hat. Allerdings dicht gefolgt vom nur 1 Zentimeter kürzeren des Kuga, der ja der absolut Kleinste unserer drei SUV-Freunde ist. Mit 2,60 Metern zwischen den beiden Achsen hält der Tiguan da etwas Respektabstand.

■ Nun sollten sich, den Gesetzen der Logik entsprechend, daraus die entsprechenden Schlüsse für die Bewegungsfreiheit in den Innenräumen ab-



Trotz Übersichtlichkeit wirkt das Tiguan-Cockpit etwas bieder

leiten lassen. Stimmt im Grunde, allerdings ist dann noch das Verhältnis der Passagierraumgröße zu der des Laderaumes zu beachten. Und da ergeben sich teilweise recht erstaunliche Erkenntnisse.

### Laden & Leben

■ Als größtem sollte man vom Captiva auch erkleckliche Ladekapazität erwarten können. Denkste. Er ist der Kleinste beim Volumensmaß, sowohl bei aufgestellter, als auch bei umgelegter Sitzbank. Dafür glänzt er als Dickschiff mit Wohnzimmercharakter im Passagierraum. Die Ladefläche ist eben, eine zweite Ebene für kleines Ladegut außerdem noch gut strukturiert und unterteilt. Und, als einziger der drei kann er auch mit einer 7-sitzigen Variante aufwarten. Dass es in

der dritten Reihe dann ein bissl eng hergeht ist klar, der Gepäckraum reduziert sich dann auch mehr in Richtung Toilettenformat.

■ Die Kleineren nähern sich besser der „Quadratur des Kreises“,

spricht Optimierung des Innenraumes.

Beim Tiguan stehen – trotz kleinstem Radstand – die besten Ladewerte zur Verfügung. Allerdings nur in Zahlen (505/1.510 Liter). Denn öffnet man die Heckklappe, kann man das Ladegut nicht eben in den Gepäckraum schieben, sondern muss es über die Ladekante nach unten plumpsen lassen. Dafür entsteht dann auch beim Umlegen der Sitze keine ebene Ladefläche. Na ja, alles kann man nicht haben, dafür gibt's eine Durchlade. Wider Erwarten wirkt sich die Laderaumgröße aber nicht direkt proportional auf den Passagierraum aus. Den Loungecharakter des Captiva kann der Tiguan zwar nicht halten, aber komfortabel ist es im Fond allemal.



■ Beim Kuga, dessen Ladekapazität zwischen den beiden angesiedelt ist, kann man eben über die Ladekante schieben, umgeklappt geht's zwar

Kuga und Tiguan machen die beiden – Stichwort Rampenwinkel – im Ernstfall besser



Größtes Fassungsvermögen, kein ebenes Laden: der Tiguan

nicht ganz glatt dahin, aber der Höcker der vor geklappten Reihe zwei ist deutlich kleiner als beim Wolfsburger. Subjektiv betrachtet, hatten wir im Fond des Kuga am wenigsten Bewegungsfreiheit, heisst aber nicht, dass er Grundkomfort vermissen ließe.

■ Für die Geländegängigkeit noch zu beachten: Die kürzeren Überhänge von

manövrierbar als den Captiva.

■ Im Cockpit herrscht bei allen Kontra-



Große Klappe, kleiner Inhalt, aber gute zweite Ebene im Captiva. Hier als 7-Sitzer.

des Schaltknüppels ging uns im Kuga aufgrund seiner höheren Position am besten von der Hand.

## Fahren

■ Widmen wir uns den Eindrücken beim Bewegen unserer SUVs. Einleitende Bemerkung: Alle drei sind mit einem 2.0 Liter-Diesellaggregat bestückt. Der VDCi des Captiva hat mit 150 PS die höchste Leistung, die er mit einem Eigengewicht, das jenes des leichtgewichtigen, Tiguan, um über 100 Kilogramm übersteigt, auch nötig hat. Kuga und Tiguan liegen mit 136 beziehungsweise 140 PS ziemlich gleich auf. Interessant wird's bei der Fahrdynamik. Da kaufen die beiden kleineren dem Chevy nämlich klar die Schneid ab. „Leichtfüßig“ drehen sie hoch, wobei uns der Kuga unten heraus noch eine Spur agiler erschien, lassen den Captiva ein wenig behäbig erscheinen.

■ Was wohl auch an der grundsätzlichen Bauphilosophie liegen mag. Obwohl waschechter Europäer hat der Captiva eher amerikanischen Cruiser-Charakter. Im unteren Drehzahlbereich mit kleinem Durchhänger, muss er auf Reisegeschwindigkeit gebracht werden, wo er dann durchaus akzeptabel Leistung bringt. Was auch das Drehmoment mit 295 Newtonmetern bei 2.000 Touren ver-



Besser funktioniert im Kuga: an der Ladekante eben, bei umgelegten Sitzen ein kleiner „Ladehöcker“

henten guter Standard an Bedienlogik und Ergonomie, wengleich uns die Sitze des Captiva etwas zu bequem erschienen, sie auch kaum Seitenhalt gewähren. Hier wurde der Wohnzimmeratmosphäre zu viel Platz eingeräumt. Beim Design der Armturvorbauten und Mittelkonsolen wollen wir uns nicht in Details verlieren – Alu- oder Farb-Inlays sind sehr persönliche Geschmacksvariable – nur so viel: das Tiguan-Cockpit erschien einwenig zu brav und bieder, das Handling



deutlich. Da punkten die kleineren mit 320 Newtons, der Tiguan noch dazu ab 1.750 Umdrehungen. Als einziger mit Fünfganggetriebe unterwegs, macht das beim Captiva die Situation auch nicht gerade leichter. Und dann ist da noch die Tatsache, dass er sich ob höherer Bauart in den Kurven gerne nach außen neigt, hier wäre wieder der Seitenhalt bei den Sitzen gefragt, aber bequemes Cruisen im Wohnzimmer lässt sportlichere Ambitionen eigentlich gar nicht aufkommen.

■ Die beiden merklich dynamischer konzipierten Tiguan und Kuga buhlen ziemlich gleichauf um die Gunst des Fahrers, etwas gereifter und eine Spur feiner abgestimmt, scheint uns der VW. Direkter und präziser auch die Lenkung der beiden, Fahrwerk und Dämpfung arbeiten gut, beim Kuga vielleicht eine Spur sportlicher, Fahrkomfort und Sicherheit bieten beide, die Allrad-Kompetenz geht aufgrund des Verteilungsspektrums an den Wolfsburger.

## Sonstiges

■ Sicherheitstechnisch sind alle Kontrahenten ziemlich auf gleichem Level, ESP, ASB und Traktionskontrolle sowie Front-, Seiten-, und Kopfairbags sind mit dabei, diverse Goodies wie spezielle Audiosysteme, Tempo-

mat, oder Parkpiloten jeweils ausstattungsabhängig. Wobei es noch anzumerken gilt, dass die Ausstattungsliste des Tiguan recht umfangreich ist, frei übersetzt: für den Basispreis kriegt man noch nicht allzu viel an Komfortfeatures, da heisst's den Rechenstift spitzen.




■ Abschließend sei festgestellt: Trotz mancher Parallelitäten ergibt sich für unsere drei Kontrahenten ein recht differenziertes Bild, das sich wie folgt

skizzieren lässt. Wer in erster Linie Komfort, Größe – bis zu 7 Sitzen – und entspanntes Cruisen schätzt, der mag Präferenzen für den Captiva entdecken, kompakter, eleganter und dynamischer ist der Tiguan, designorientiert und sportlich mit leichtem Coupé-Touch wirkt der Ford Kuga. Und leichte Geländegängigkeit bekommt man bei allen dreien. Will oder braucht man die nicht, können sie auch nur mit Frontantrieb geordert werden.

■ Wenn wir vom Ordern reden, kommt zwangsläufig die Preiskomponente ins Spiel. Der Einstiegspreis für die Allradvariante liegt beim Captiva, derzeit in Aktion, bei 30.790 Euro, der Tiguan hält bei 31.310 und der Kuga bei 31.350 Euro. Neben all den angeführten Punkten vielleicht auch ein Entscheidungskriterium.

Text: Michael Meister  
Fotos: Media Service, Werk

## Technische Daten im Vergleich

	Chevrolet Captiva 2.0 VCDi 4WD	VW Tiguan 2.0 TDI 4Motion	Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4
			
<b>Motor</b>	4-Zylinder VCD	i4-Zylinder TDI	4-Zylinder TDCi
Hubraum (ccm)	1.991	1.968	1.997
Leistung (kW/PS) bei 1/min	110/150 4.000	103/140 4.200	100/136 4.000
Drehmoment (Nm/min)	320/2.000	320/1.750-2.500	320/2.000
Getriebe	5-Gang, manuell	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell
	Antriebelektronisch geregelter Allradantrieb		
<b>Fahrwerk</b>	vo: McPherson hi: Mehrlenkerachse	McPherson Dreiecksquerlenker Vierlenkerachse	McPherson Einzelradaufhängung Schwertlenkerachse
<b>Bereifung</b>	215/70 16	215/65 16	235/55 R 17
<b>Lenkung</b>	Servo	Servo	servounterstützte Zahnstangenlenkung
<b>Wendekreis</b>	11,4 m	12 m	11,6 (16-Zoll)
<b>Innengeräusch (dB)</b>	50	47	48
bei 100 km/h (4.G.)	67	71	69
bei 130 km/h (5.G.)	73	71	70
bei 130 km/h (6.G.)	-	70	70
<b>Maße, Gewichte und Ladevolumen</b>			
LxBxH (mm)	4.635/1.850/1.755	4.457/1.809/1.686	4.443/1842/1.677
Leergewicht (kg)	1.695	1.590	1.613
Zul. Ges. Gew. (kg)	2.505	2.240	2.130
Ladevolumen (l)	465-930	505-1.510	410-1.405
Zuladung maximal (kg)	810	650	517
Tankinhalt (l)	65	64	58
<b>Beschleunigung, Spitze u. Elastizität</b>			
0-80 km/h (s.)	8,5	7,9	7,8
0-100 km/h (s.)	11,5	10,4	10,8
Spitze (km/h)	186	186	180
60-100 km/h (4.G.)	7,0	6,0	6,1
80-120 km/h (5.G.)	9,9	8,3	8,2
80-120 km/h (6.G.)	-	11,9	12
<b>Verbrauch (l/100 km)</b>			
Normverbrauch	8,8/6,8/7,6	9,4/5,9/7,2	8,1/5,4/6,4
Testverbrauch	10,6	9,4	8,5
CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	198	189	169
<b>Preis, ab</b>	30.790.-	31.310.-	31.350.-